

Du fleuve Charente à l'Artibonite, exister entre deux rives. L'opportunité ultra-marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (xvii^e-xviii^e siècles)

Par Jean-Christophe Temdaoui

Publication en ligne le 17 septembre 2020

Résumé

Dans le voisinage maritime de Bordeaux, Rochefort et La Rochelle, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, structuré autour du fleuve Charente, devient dans la seconde moitié du xviii^e siècle une terre où les départs pour un voyage transocéanique se font plus nombreux après la fondation de l'arsenal de Rochefort en 1666, dans la continuité de l'émigration vers l'Amérique du Nord impulsée au début du siècle. Quel sens revêt le « partir » dans cette périphérie maritime ? Jusqu'à l'insurrection des esclaves de Saint-Domingue d'août 1791, qu'il s'agisse d'un voyage professionnel, particulier, individuel ou collectif, partir de l'arrière-pays suppose un double départ ; celui du domicile et celui du port atlantique. Du départ surveillé des gens de mer pour embarquer sur les vaisseaux du roi à celui négocié de l'artisan ou du futur planteur pour la Perle des Antilles, les modalités du voyage entre l'arrière-pays et les ports atlantiques permettent de réfléchir au processus d'insertion d'une périphérie maritime dans une première mondialisation synonyme d'opportunités marines et ultra-marines saisies par les sociétés de l'intérieur.

Mots-Clés

voyage, Atlantique, Angoumois, Saintonge, Saint-Domingue, Caraïbe, Charente, Ponant, Rochefort, Bordeaux, La Rochelle, arrière-pays, Marine, passagers, gens de mer, escale, port, migrations.

Table des matières

À l'encre des raisons : évidences ou filigranes d'archives

— L'encre du notaire : raison d'engagement, raison de procuration

— L'encre de l'officier : justifier son utilité en situation coloniale, les départs sous caution de l'administration royale

— L'encre du commis d'amirauté : la déclaration des causes du voyage dans les ports atlantiques (Bordeaux, La Rochelle).

— Lier les encres : l'historien et la cause du voyage ultra-marin en filigrane

Pourquoi partir de l'arrière-pays de Santonge-Angoumois au XVIII^e siècle ? Les contours de l'opportunité maritime

— Servir au Roi ou au commerce : partir pour le port atlantique

— Des bras et des services pour l'eldorado : les départs du Cognaçais pour Saint-Domingue (1722-1791)

L'itinéraire vers la mer : chemins de papier, silence des individualités

— Un capital pour partir : une approche culturelle du départ de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle

— Par voie d'eau ou voie de terre : joindre la porte atlantique

— L'escale portuaire atlantique : négociations et formalités avant de partir au long cours

Conclusion

Bibliographie

— Sources

— Sources imprimées

— Sources écrites

— Études

— Sitographie

Texte intégral

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est un voisinage du Ponant, à la confluence des aires portuaires de deux ports de commerce (Bordeaux et La Rochelle) et d'un arsenal militaire (Rochefort) dès la seconde moitié du ^{xvii}^e siècle. L'intégration maritime de la région a fait l'objet d'études d'archéologie subaquatique ^[1]. Une historiographie abondante a mis en lumière les modalités de la navigation fluviale vers l'estuaire, les débouchés du vignoble, le cabotage avec la Bretagne et les côtes d'Europe ou la composition de la flottille du fleuve Charente. Les voyages liés aux circulations professionnelles et migratoires forment un objet d'étude à approfondir, *a fortiori* lorsqu'il s'agit d'interroger le rapport de sociétés en situation de périphéries maritimes avec la mer, l'océan et les outre-mer à un moment clef où ces trois espaces deviennent des vecteurs d'opportunités justifiant le départ de la région d'origine ^[2]. Une approche sur l'émigration picto-charentaise en Amérique du Nord jusqu'en 1763 peut être aujourd'hui complétée par une étude sur une autre aire géographique : la Caraïbe, entre la fondation de la compagnie des îles de l'Amérique en 1635 et l'insurrection des esclaves de Saint-Domingue dès août 1791 ^[3]. Pourquoi partir ? Outre la définition morale classique de la raison comme la capacité à discerner le bien du mal et le vrai du faux, la version augmentée du dictionnaire d'Antoine Furetière lui donne trois sens : une définition axée sur la causalité (principe, cause finale, sujet, motif, fondement), une autre fondée sur la capacité à se projeter en pensée (jugement, bon sens, faculté de concevoir, réfléchir, l'étendue de la pénétration de l'entendement, faculté imaginative), la dernière centrée sur la production d'une justification (l'argument, la preuve), déclinant ainsi les raisons du voyage au-delà de leur dimension motivationnelle pour envisager également leurs aspects formalitaires et les représentations qui régissent le déplacement lointain ^[4]. La raison constitue un prisme d'analyse du voyage aux variables plurielles. Le voyage, à l'heure de l'émergence du Grand Tour, suppose l'idée de lointain ^[5] et s'entend d'après le *Dictionnaire de l'Académie française* de 1694 comme « allée ou venue qu'on fait pour aller d'un lieu en un autre assez éloigné » et de préciser d'une part que les grands voyages sur mer sont des « voyages de long cours » et que « se dit aussi de l'allée ou venue que quelqu'un fait pour notre service » ^[6]. En 1762, la définition du voyage s'enrichit du séjour hors de la demeure dite ordinaire ^[7]. Aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, il s'entend aussi bien dans sa dimension professionnelle, sur les vaisseaux de la Royale pour les matelots levés pour le roi ou les navires marchands pour le capitaine ou le négociant, que dans sa dimension particulière, qu'illustre l'éventail des trajets et mobiles le motivant ^[8]. Le voyage débute par le départ, la « sortie d'un lieu à dessein de faire un voyage » ^[9] : pour Antoine Furetière, partir c'est « sortir, quitter un lieu pour se transporter à un autre », « le partir est affligeant, quand on quitte pour longtemps ses parents, ses amis, sa maîtresse » ^[10]. Aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, de l'arrière-pays saintongeais et angoumoisins, un voyage en mer vers les outre-mer suppose

un double départ, un double voyage, du domicile vers le port puis du port d'embarquement vers les outre-mer, les deux voyages étant étroitement associés à la saisie d'une opportunité marine et ultra-marine et mobilisant des intermédiaires^[11]. Dans les deux cas, au-delà de l'espace habité, le voyage touche à deux niveaux d'expérience de l'éloignement associé à des configurations sociétales et spatiales opposées au territoire coutumier : la ville portuaire et sa population gyrovague d'une part, la colonie ultra-marine fondée sur l'économie de plantation à la population majoritairement servile de l'autre. De la Saintonge et de l'Angoumois métropolitains, des voyageurs dans leur diversité existent entre deux rives : ils séjournent, fréquentent, s'établissent dans les îles de la Caraïbe et entretiennent – inégalement – des liens avec leur région natale. À Saint-Domingue, la Nouvelle-Saintonge dans l'arrondissement Ouest est ainsi l'espace privilégié d'arrivée et d'implantation de natifs du voisinage du Ponant. Les raisons de l'établissement oscillent entre l'aménagement de la plantation sucrière ou caféière, l'apprentissage du commerce ou du droit, l'exercice de l'artisanat sous les tropiques ou la recherche d'une raison d'exister outre-mer^[12]. Comment les raisons du voyage des habitants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en mer et aux outre-mer montrent l'intégration de sociétés périphériques durant la première mondialisation américaine du royaume de France ?

À l'encre des raisons : évidences ou filigranes d'archives

L'encre du notaire : raison d'engagement, raison de procuration

Les archives notariales permettent tout d'abord d'identifier les causes du départ pour la première moitié du xvii^e siècle. Dans les études des ports atlantiques, les actes d'engagement manifestent la contractualisation professionnelle qui préside au voyage outre-mer vers la Nouvelle-France et les Îles de l'Amérique. Pratique documentée dès les années 1630^[13], elle perdure jusqu'à la veille de la guerre d'Indépendance Américaine. Ces actes d'engagement témoignent de la dimension formalitaire du voyage : le voyageur-travailleur aussi appelé « trente-six mois » s'engage moyennant la gratuité de son passage à travailler trois ans outre-mer, en Nouvelle-France en Amérique du Nord, ou sur les îles de Saint-Christophe et de la Tortue, de Martinique ou de Guadeloupe, puis de Saint-Domingue (dès 1697). L'établissement du contrat d'engagement apparaît alors comme le mobile

attestant d'un premier voyage entre le domicile et le port pour le voyageur de l'arrière-pays et interroge alors la raison du départ des terres intérieures : situation de pauvreté d'une famille trop nombreuse, d'une fratrie trop large, réel désir de s'engager outre-mer, fuite d'un délit ou d'un crime, exil pour une raison religieuse (le protestantisme) ^[14]. Il est aussi révélateur de l'attente de l'opportunité d'embarquer dans le port atlantique : les actes d'engagement sont en effet souvent le produit d'un recrutement par des capitaines de navire, des marchands, des colons insulaires par l'intermédiaire de leur fondé de pouvoir chargés de trouver des candidats au peuplement et à la mise en valeur de la Nouvelle-France ou des Îles de l'Amérique ^[15]. L'acte d'engagement, s'il ne relate pas la cause intime du départ du voyageur, formalise donc juridiquement la cause du départ pour les Amériques d'un point de vue externe au voyageur.

Les procurations établies dans les études des bourgs et petites villes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (Saint-Savinien, Port-d'Envaux, Saintes, Cognac, Jarnac, Châteauneuf, Angoulême) interrogent quant à elles la raison du départ d'un double point de vue. D'un côté, le procureur (celui qui donne procuration) ne part pas parce qu'il en est empêché, ne le souhaite pas ou ne peut financer son voyage, mais il transfère l'intérêt qu'il aurait à réaliser ce voyage à un procureur missionné. Du côté de ce dernier, les raisons du voyage s'en trouvent augmentées (autoriser un mariage d'un membre de la famille du procureur, gérer des biens outre-mer, solder des comptes de succession, s'informer du décès d'un proche étant parti mais non revenu...) par l'octroi d'une responsabilité dont la procuration est le passeport authentique. La procuration suppose, une fois parvenue à destination, d'autres itinéraires au sein de la colonie pour assurer la réalisation de son contenu. Archive d'une délégation de responsabilité, elle légitime également les raisons du voyage entre l'arrière-pays et le port éloigné, entre l'arrière-pays et l'outre-mer colonisé.

L'encre de l'officier : justifier son utilité en situation coloniale, les départs sous caution de l'administration royale

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est situé en amont de l'arsenal de Rochefort, fondé en 1666. À ce titre, si l'arsenal devient un port d'embarquement, c'est principalement pour celui des troupes destinées aux colonies et aux manœuvres militaires atlantiques entre la fin du xvii^e siècle et la fin du xviii^e siècle ^[16] (74 % des passagers embarqués). À ces voyages de long-cours associés au service commandé qui concerne également les agents de l'administration de la Marine et des Colonies affectés outre-mer, s'ajoute la possibilité pour

les particuliers d'embarquer pour les colonies à condition d'adresser une supplique à l'intendance de la Marine de Rochefort^[17]. Cette supplique fait alors l'objet d'une délibération dont l'avis final est fondé sur l'utilité ou non du passager dans la mise en valeur et la conservation des bonnes mœurs des colonies ultra-marines. Le candidat au passage, seul ou en groupe (avec sa famille le plus souvent), doit ainsi argumenter et produire la preuve de son intégrité et de son utilité outre-mer. Si la candidature est acceptée par l'intendance de la Marine au nom du roi, un contrat d'engagement est établi et le passage octroyé moyennant trois ans de travail outre-mer. Pour les années 1720 et 1730, plusieurs listes de candidats au passage sont conservées : elles contiennent nom, prénoms, âge, profession et éventuellement une justification^[18]. Rares sont les courriers émanant du voyageur, attendu que celui-ci devait certainement se présenter à un commis de la Marine ou dans l'arrière-pays au bureau des classes pour formuler sa demande. Ces listes sont apostillées de l'avis de l'intendant de la Marine.



Fig. 1 : Embarquements des Français pour l'île de Cayenne au port de Rochefort, estampe de Louis-Joseph Mondhare, 27,8 x 44 cm, Paris, Chez Mondhare, xviii^e siècle, Bibliothèque Municipale de Valenciennes, G-F18MON0004 [en ligne] : https://patrimoine-numerique.ville-valenciennes.fr/ark:/29755/B_596066101_G-F18MON0004 (consulté le 30 juin 2019) (voir l'image au format original)

Parmi les voyageurs dont le passage est soumis à la caution royale se trouvent les habitants de Nouvelle-France contraints au retour durant la guerre de Sept-Ans (1756-1763). Ils reviennent dans le royaume à partir de 1758 et cherchent un établissement. L'erratisme de leur condition rejoint le projet de Choiseul pour peupler Cayenne, seul nouvel horizon ultra-marin alternatif qui puisse leur être proposé. Certains d'entre eux optent pour l'établissement métropolitain en travaillant aux ports quand les autres

espèrent et voient se concrétiser un voyage ultra-marin vers les Îles de l'Amérique (Saint-Domingue notamment), Cayenne et la Louisiane. En attendant leur départ, les Acadiens et Canadiens sont hébergés dans des « dépôts » de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : Saint-Jean-d'Angély, Saint-Savinien, Taillebourg, Saintes, Cognac accueillent aussi bien ces réfugiés pensionnés par le Roi que les familles immatriculées en provenance d'Alsace, du Palatinat et de Rhénanie attendant dès 1759 leur embarquement pour Cayenne, espace clef d'une nouvelle Amérique française, équinoxiale^[19]. Si les actes notariés portant engagements ou procurations et les listes apostillées donnent à voir une causalité du départ d'un point de vue externe au voyageur, celui des décideurs (entrepreneurs ou officiers de la monarchie), les listes des passagers des rôles d'armement des navires de commerce des ports atlantiques renseignent plus abondamment sur les causes individuelles du voyage déclarées lors de l'accomplissement des formalités.

L'encre du commis d'amirauté : la déclaration des causes du voyage dans les ports atlantiques (Bordeaux, La Rochelle).

Les raisons de l'embarquement d'un passager sur un navire de commerce pour l'outre-mer sont également renseignées dans les dossiers d'armement des navires par le rôle d'équipage et des passagers joints à l'état de cargaison et l'inventaire de l'apothicaire. Ces rôles distinguent en différentes catégories officiers, officiers mariniers et non marinières, matelots, troupes, engagés et passagers aux frais du roi ou de gré à gré. Relativement aux passagers, leurs nom, prénoms, âge, localité d'origine sont généralement complétés du motif du séjour. Ils peuvent être passagers de gré à gré s'ils s'acquittent du prix de la traversée en accord avec le capitaine ou à la table, à la ration ou demi-ration du roi^[20]. Les registres portuaires de catholicité mentionnent également les causes du départ pour les outre-mer. Destinés à s'assurer de la catholicité des passagers, ils comportent les mêmes renseignements. Jean-Pierre Poussou et Lucile Bourrachot ont ainsi établi la première carte d'origine des voyageurs de Saintonge et d'Angoumois passant aux îles de l'Amérique à partir des certificats de catholicité du port de Bordeaux délivrés entre 1713 et 1787^[21]. Ces deux sources restituent donc les formalités dont doit s'acquitter le voyageur pour pouvoir partir : ayant quitté sa région d'arrière-pays, il doit préparer son embarquement « administrativement » en retirant un certificat de catholicité dans sa paroisse d'origine pour la justifier auprès de l'Amirauté. À la revue d'armement qui précède le départ, le passager est alors pointé sur le rôle établi par le commis aux classes. Ces sources attestent de la brève parole déclarative et justificative des raisons du voyage. Sur

les 3 190 enregistrements de passagers picto-charentais recensés comme embarqués entre 1690 et 1790 dans les ports de Nantes, La Rochelle et Bordeaux à partir des listes et rôles de passagers conservés dans les amirautés, seul le tiers des mentions de passagers (1160, soit 36,3 %) est associé à un motif d'embarquement (famille, retraite ou affaires).

Lier les encres : l'historien et la cause du voyage ultra-marin en filigrane

C'est finalement en confrontant les documents produits par les notaires, l'intendance de la marine, et les Amirautés que les causes du voyage prennent tout leur sens *a fortiori* si le corpus de voyageurs construit est vaste pour y percevoir des régularités et des singularités. L'exploitation d'écrits du for privé (journal de voyage, correspondances...) donnerait plus d'étoffe à l'appréciation de la complexité des causes qui président au voyage tout en décrivant des familles transatlantiques^[22]. Pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, ces correspondances restent hélas trop rares, comme celle des frères Des Barrières, natifs de Haute Saintonge, migrant à Saint-Domingue pour y exercer le droit et expérimenter un petit commerce de produits coloniaux^[23]. Les dimensions familiale, identitaire, professionnelle et économique se mêlent alors étroitement dans la causalité du départ. La constitution d'un corpus de voyageurs permet enfin de décliner leur profil : le voyageur occasionnel, régulier ou contraint. Ainsi, le champ de la causalité du voyage vers la mer et l'outre-mer des habitants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux xvii^e et xviii^e siècles s'analyse au prisme de sources essentiellement officielles, ponctuellement personnelles. La cause évidente du voyage rencontre alors une terminologie catégorisée des raisons du départ (affaires, familles...) à l'aune des pratiques écrites juridiques et administratives de l'étude du notaire ou de l'amirauté. C'est par la destination du voyage, la fréquence de celui-ci et la liaison des encres que s'ouvrent des hypothèses explicatives sur les raisons, déclarées ou non, du voyage.

Pourquoi partir de l'arrière-pays de Santonge-Angoumois au xviii^e siècle ? Les contours de l'opportunité maritime

Servir au Roi ou au commerce : partir pour le port atlantique

En rappelant que le voyage s'entend également dans sa dimension professionnelle aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'implantation de l'arsenal de Rochefort dans l'estuaire de la Charente s'est accompagnée de la constitution d'un bassin de recrutement des gens de mer de l'aval vers l'amont de la vallée jusqu'à Angoulême^[24]. Mobilisés pour constituer les équipages des vaisseaux du roi, de nombreux matelots de l'arrière-pays qui jusque-là naviguaient sur le fleuve, entre Angoulême ou Saint-Jean-d'Angély en amont et Charente (Tonnay-Charente) ou Rochefort en aval, se retrouvent à s'initier et à expérimenter la navigation océane, soit par la contrainte de la levée, soit par le choix de faire carrière en devenant mousse puis novice. Dès lors, et surtout durant les périodes de guerre, partir ne sous-entendait plus le même horizon et le même cadre de navigation. L'administration des classes de la Marine prenait alors en charge l'affectation professionnelle et régissait l'itinéraire du voyage vers le port. De même, le calendrier du départ s'avérait désormais moins maîtrisé par le matelot classé, levé par l'administration de la Marine pour embarquer sur un vaisseau pour un voyage de long cours. De départs volontaires, associés à la temporalité d'une pratique navigante fluviale, le partir intervenait désormais sous une forme irruptive et à une échelle spatiale inconnue jusque-là des matelots de l'arrière-pays, l'océan^[25]. À partir du règne de Louis XIV, l'opportunité maritime faisait ainsi massivement irruption dans les terres intérieures : elle pouvait être saisie, rejetée ou adaptée. L'opportunité saisie renvoie aux matelots de l'arrière-pays qui, une fois levés, expérimentent la mer à bord d'un vaisseau du roi et n'hésitent aucunement à réembarquer par la suite jusqu'à se constituer une carrière maritime, tout en poursuivant la navigation fluviale. L'opportunité rejetée est illustrée par l'acte de désertion, c'est-à-dire le refus de partir pour le service commandé qui place le matelot dans une situation d'illégalité et de condamnation^[26]. La désertion est constatée à l'appel à bord du vaisseau au départ ou à l'escale par l'absence illégale sans congé délivré par un bureau des classes. L'opportunité adaptée enfin s'illustre par le cas des matelots qui s'orientent vers une carrière à bord des navires marchands dès lors que leur classe de service n'a pas été levée. Ils se rendent alors munis d'un permis du commissaire aux classes dans les ports de La Rochelle ou Bordeaux. Aux côtés des marinières, classés, levés et rémunérés à la solde, s'ajoutent des professionnels qui, sans dépendre de l'administration de la Marine, embarquent à bord des navires marchands et des vaisseaux du roi : les officiers dits non marinières. Parmi eux, des tonneliers, des cuisiniers, des bouchers, des boulangers, des valets qui assurent des fonctions de gestion des ressources à bord. Par leurs voyages professionnels ou

campagnes au roi ou au commerce, ces marinières et non marinières embarqués sont également des agents de l'atlantisation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. La géographie de la pénétration de cette atlantisation par le métier maritime s'incarne dans l'extension de l'aire de recrutement des gens de mer à la veille de l'Empire : d'un bassin de recrutement strictement fluvial entre 1666 et 1727, l'onde professionnelle maritime atteint durant la guerre d'Indépendance Américaine et la Révolution française les limites de l'Angoumois avec des gens de mer originaires du Ruffécois ou du Barbezilien entre l'Angoumois et le Bordelais, tandis que les terres riveraines du corridor fluvial se laissent influencer. Le système des classes, le succès d'une première expérience maritime gratifiée d'une promotion de solde, la confiance d'un capitaine de navire marchand, la meilleure rémunération d'une campagne au commerce et la diffusion de l'expérience maritime par le récit du retour forment autant de facteurs explicatifs du départ des gens de mer et de l'extension de l'aire de leur recrutement.

Des bras et des services pour l'eldorado : les départs du Cognaçais pour Saint-Domingue (1722-1791)

Le voyage autonome, individuel ou familial, vers les outre-mer devient surtout une réalité documentée après la guerre de Sept-Ans pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. L'absence de documentation sur les passagers du port de La Rochelle entre 1666 et 1749 rend difficile l'appréciation du rôle du port aunisien dans l'émigration nord-américaine et antillaise. Le Cognaçais, territoire très tôt intégré à la mer et à l'océan par la fonction d'escale portuaire fluviale que joue Cognac (sel, vins, eaux-de-vie, papiers d'Angoumois, bois...), dirigée par une élite négociante, marchande et officière, livre un exemple pertinent des raisons du voyage au XVIII^e siècle ^[27].

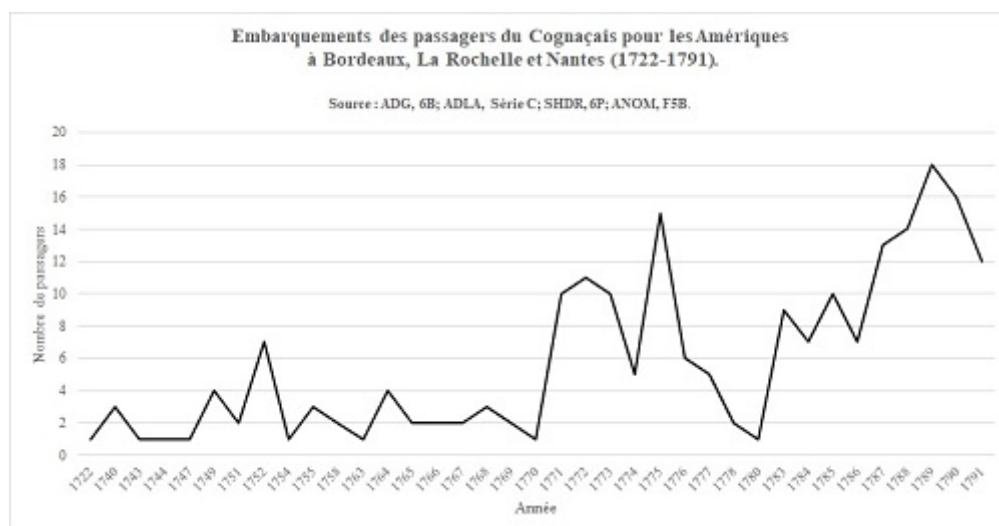


Fig. 2 : Embarquements des passagers du Cognaçais pour les Amériques dans les ports de Bordeaux, La Rochelle et Nantes (1722-1791) © Jean-Christophe Temdaoui ([voir l'image au format original](#))

Il convient d'évidence de rappeler combien les départs vers les outre-mer touchent une minorité de la population du Cognaçais (214 voyages entre 1722 et 1791). Hors des périodes de guerre qui freinent et réduisent drastiquement les élans voyageurs, quatre pics de départs distinguent la chronologie : la veille de la guerre de Sept-Ans (1752), l'année 1772, pointe d'une reprise depuis 1770, la veille de la guerre d'Indépendance Américaine (1775) et l'intervalle entre l'année 1789 et 1791, deux années de bouleversement en métropole comme dans les colonies (l'insurrection des esclaves de Saint-Domingue dès août 1791). Entre ces maximums, des phases de récupération, progressivement plus rapides, enseignent combien l'appel des îles pénètre le Cognaçais. Le niveau des voyages au long cours de 1752 (sept voyages) n'est en effet retrouvé et dépassé que neuf ans après la guerre de Sept-Ans (onze voyages en 1772). À l'inverse, celui de 1772 n'est atteint que quatre années après la guerre d'Indépendance Américaine (treize voyages). Il suit ensuite une croissance régulière jusqu'en 1789 (dix-huit voyages), année d'une fragilisation qu'accentue la nouvelle de l'insurrection de Saint-Domingue. La période de l'après-guerre américaine (1784 à 1791) est la plus dense en départs de Cognaçais avec 45 % des voyages effectués contre 31 % entre 1764 et 1775.

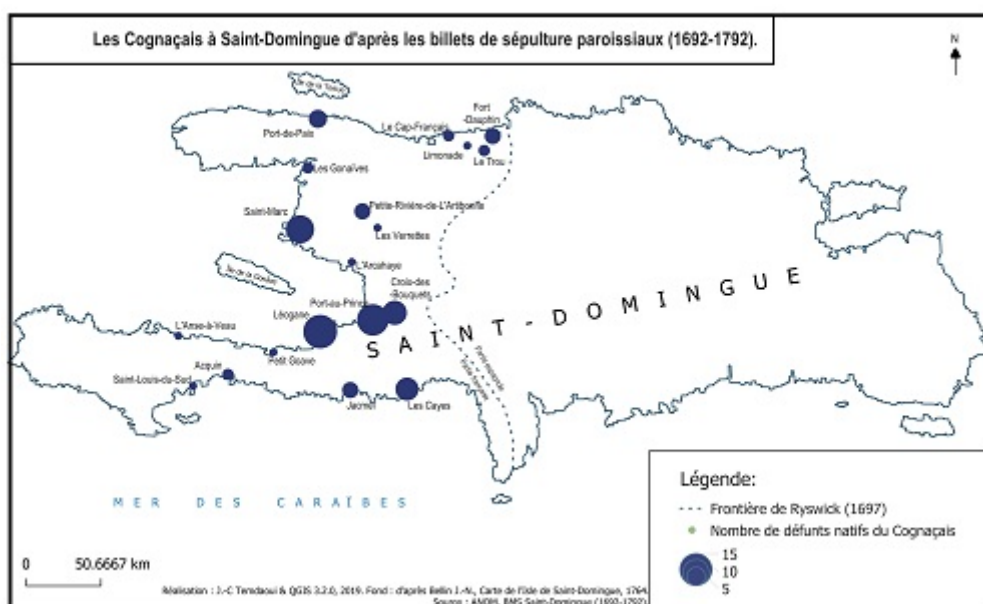


Fig. 3 : L'implantation des Cognaçais ayant traversé l'Atlantique à Saint-Domingue d'après les mentions d'origine des billets de sépulture paroissiaux (1692-1792) © Jean-Christophe Temdaoui, QGIS ([voir l'image au format original](#))

La Perle des Antilles demeure la principale destination des Cognaçais devant la Guadeloupe et la Martinique, sans signifier pour autant une insertion majoritaire des voyageurs dans l'économie de plantation du « Roi Sucre », sucrière ou caféière^[28]. Si les Aquitains sont prédominants dans la société des planteurs, les voyageurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois présentent un profil migratoire plus modeste axé principalement sur les professions artisanales et agricoles, puis les professions négociantes et marchandes^[29]. Parmi les professions renseignées et déclarées par les passagers devant l'Amirauté (30 % seulement des deux cent quatorze voyageurs) entre 1722 et 1791, trente-neuf exercent dans l'artisanat (menuiserie, charpenterie, tonnellerie, boulangerie, taille d'habit...) et l'agriculture contre quinze négociants et marchands. L'éventail des métiers déclarés par les passagers du Cognaçais qui voyagent outre-mer décrit un ancrage en situation coloniale centré sur une insertion par les métiers de la construction et des services, manifestant de fait la diversité des opportunités ultra-marines saisies par les candidats au voyage vers les colonies d'outre-mer. Quelques Cognaçais détiennent des plantations qu'ils gèrent directement ou par un intermédiaire habilité assurant des fonctions de procureur ou d'économe d'habitation. Ces fonctions seyaient tout particulièrement à des spécialistes du commerce ou du droit, ces négociants et ces praticiens au fait des techniques de gestion et portés à la défense des intérêts de leurs propriétaires ou aux apprentis envoyés aux îles de l'Amérique pour se former. Le voyage revêt ainsi une dimension pédagogique et formative. Les sources de l'amirauté rendent possible la déclinaison des raisons du voyage, enrichissant ainsi la galerie des profils motivationnels bien connus pour les sociétés littorales. Avant d'embarquer pour réaliser le voyage vers l'outre-mer, les passagers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois prennent la route pour un premier départ.

L'itinéraire vers la mer : chemins de papier, silence des individualités

Un capital pour partir : une approche culturelle du départ de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle

De l'arrière-pays au port, prendre la route n'ouvre pas les mêmes perspectives sur le voyage car la culture de la mobilité et du voyage diffère d'un habitant à l'autre dans

l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Entre le négociant cognaçais Saule accoutumé à faire la navette entre les villes de commerce et à lire les relations de voyage de Cook, le matelot levé pour la première fois en pleine guerre d'Indépendance Américaine pour qui l'Atlantique n'est qu'une réalité nominale, le planteur issu de la petite ou grande noblesse de Saintonge et d'Angoumois qui « habite » entre deux rives, ou le tailleur d'habit Tourtarel conduit à gérer l'héritage outre-mer d'un frère qu'il n'a pas vu et lu depuis plusieurs années, le capital au départ n'est pas le même ^[30]. Par capital, il faut entendre ici les moyens possédés par le voyageur pour réaliser son voyage au-delà de la dimension économique que revêt le sens premier du terme capital. Le capital au départ combine des connaissances et des moyens relatifs au pouvoir et au savoir voyager définissant dans une certaine mesure la disposition ou capacité du voyageur à appréhender et à se projeter dans le lointain et à s'y sentir à l'aise. Trois champs (l'argent, le savoir géographique, le réseau social) définissent ce capital. Aux capacités financières et matérielles que supposent les dépenses effectuées pour constituer le paquetage, joindre le port et réaliser le voyage à bord d'un navire s'ajoutent des compétences culturelles comme les connaissances géographiques acquises par la lecture ou l'expérience de l'espace au-delà de l'horizon coutumier du territoire habité, et relationnelles (familiales ou professionnelles) à même de lire le fait de choisir ou de subir son voyage en repérant et en mobilisant un réseau d'acteurs. Le capital au départ peut être relié aux trois capitaux, culturel, social et économique de Pierre Bourdieu et aux « capacités » que l'économiste Amartya Sen définit comme des « libertés substantielles » fondant la possibilité effective qu'un individu a de pouvoir choisir entre plusieurs configurations de fonctionnement ^[31].

*Etat de la dépense que j'ai
faite avant de mon départ
pour venir de St. Domingue*

<i>Premièrement</i>	
pour mes habits façon de fouriture	237 ^{..}
pour mes montres assorties	146 ^{..}
pour deux douzaines paires de bas	98 ^{..}
pour six paires de bas de soie	72 ^{..}
pour trois parapluies	69 ^{..}
pour deux Chapeaux dont un arago	32 ^{..}
pour une Malle & un Coffre	24 ^{..}
pour six paires de Chaussettes	6 ^{..}
pour mes perruques de deux Bourées	17 ^{..} 4
pour deux garnitures de chemises	8 ^{..}
pour mes lettres, un autre au voyage & un au	3 ^{..} 4
pour deux livres de poudre à 21. 112 once ponce	7 ^{..} 4
pour quatre Bonnets de Cotton	4 ^{..} 8
pour deux rapins une pierre & un flint & un ongle	5 ^{..} 4
pour une Ceinture & Chemise Matelot	6 ^{..}
pour un parfait No ¹ & lettres de St. Domingue	19 ^{..}
pour deux D ^{rs} & boutons blancs & à cheval	1 ^{..}
pour deux Bouteilles d'eau de vie de St. Domingue	3 ^{..}
pour un paquet de plumes & un archet & un violon	2 ^{..} 2
pour mes Main de papier & un papier garniture	1 ^{..}
pour un livre	1 ^{..} 10
pour six Chaussettes	6 ^{..}
pour deux robes de chambre & deux chemises	2 ^{..}
Total	768^{..} 19

Fig. 4 : Le paquetage de voyage de Jean Esrable des Barrières qui embarque sur le navire Le Grand Turc de Bordeaux en 1748 pour la partie Sud de Saint-Domingue. © Archives Municipales de Cognac, 4II 1, dossier 1, pièce n° 20 ([voir l'image au format original](#))

Ce capital au départ est difficile à percevoir dans les sources : la présence d'ouvrages de géographie, de cartes du monde ou d'une ordonnance de la Marine dans les bibliothèques mentionnée dans les inventaires après décès, la lecture de feuilles de presse retrouvées dans un fonds d'archives privées, relatant les nouvelles d'Europe et du Monde (comme la Nouvelle-Amsterdam), déclinent des références culturelles manifestant le savoir au départ. Le matelot qui apprend sur la porte de l'église sa levée pour le port de Rochefort ne connaît son affectation atlantique qu'arrivé à l'arsenal. Par des campagnes répétées, les matelots de Saintes qui embarquent au commerce à La Rochelle ou Bordeaux et ont donné satisfaction de leur service sont à même à la fin du XVIII^e siècle de « choisir » leur destination. On distingue alors la préférence pour un embarquement en droiture ou la

traite négrière. Le voyageur devient alors producteur de capital au départ par l'expérience océane qu'il réalise et le récit partagé de celle-ci au retour.

Par voie d'eau ou voie de terre : joindre la porte atlantique

Entre 1666 et 1791, les voyageurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois prennent la route ou le fleuve pour rejoindre le port atlantique qui constitue une escale dans l'itinéraire vers l'outre-mer. Cette région constitue un véritable espace intermédiaire connecté avec les ports de Bordeaux, Rochefort et La Rochelle. D'Angoulême, par voie d'eau, joindre l'arsenal de Rochefort suppose une semaine de trajet à bord d'une gabare. Le voyageur originaire d'une ville fluviale peut emprunter la voie d'eau mais la pratique est peu documentée si ce n'est pour les passagers partant sous caution de l'administration royale. En effet, la gabare la Marie-Henriette de Saint-Jean-d'Angély transporte à trois reprises des Canadiens et Acadiens destinés pour Cayenne entre novembre 1763 et janvier 1764^[32]. L'essentiel des voyageurs transite donc vers les ports par la route, à pied, à cheval ou dans un carrosse ou une voiture de messagerie. Saint-Jean-d'Angély, Saintes, Cognac et Angoulême sont des carrefours fluvio-routiers desservis à la fin du XVIII^e siècle. Le voyage vers le littoral suppose donc un premier voyage avec des arrêts chez l'étapier ou l'aubergiste pour le repos des chevaux, le souper et le dîner^[33].

Si l'itinéraire des voyageurs indépendants est libre, celui des habitants levés et des gens de mer commandés pour le service du roi est progressivement contrôlé au XVIII^e siècle. Entre 1666 et 1763, il semblerait que les gens de mer levés dussent se rendre à l'arsenal de Rochefort à une échéance donnée, moyennant l'acquittement par les bureaux de la Marine du montant de la conduite, indexé sur la distance parcourue depuis la localité d'origine. Parallèlement, le roi et l'intendance de la Marine envoient des officiers militaires effectuer des levées dans l'arrière-pays de candidats au peuplement des colonies, comme celles de Gignoux à destination de la Nouvelle-France et de Saint-Domingue dans les années 1750^[34]. Ces engagés voyagent gratis aux frais du roi. Après la guerre de Sept-Ans, pour éviter certainement les cas de désertions, il est demandé aux commissaires des classes d'établir le plan de route avec les étapes à suivre par les gens de mer levés et désormais guidés. Lorsque le matelot n'est pas de la classe de service, il peut partir pour un port de commerce moyennant la possession d'un billet délivré par le commissaire aux classes l'autorisant à se rendre à Bordeaux ou La Rochelle.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le départ pour les outre-mer coloniaux tend à renforcer la place bordelaise dans les voyages des habitants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Les voyageurs embarquent plus souvent sur les navires marchands bordelais tandis que le port de La Rochelle renforce son emprise sur l'Aunis et le Poitou. Rochefort reste un port de départ pour les troupes. Par sa position de voisinage océan, les terres intérieures de Saintonge-Angoumois se retrouvent au carrefour des aires d'influence portuaire de plusieurs ports atlantiques : le choix du port atlantique par les voyageurs de l'arrière-pays est médiatisé par un ensemble de facteurs ou d'opportunités plus ou moins renseignées dans les sources liant le coût du voyage, les intérêts familiaux et professionnels, le calendrier et la fréquence des départs, la sûreté des traversées et les événements d'outre-mer.

L'escale portuaire atlantique : négociations et formalités avant de partir au long cours

L'arrivée dans le port océan, si elle marque la fin d'un premier voyage entre l'arrière-pays et la côte, se conçoit comme une escale portuaire avant la campagne sur un vaisseau du roi ou un voyage outre-mer^[35]. Cette escale portuaire est un moment de préparation du voyage et peut durer plusieurs jours voire plusieurs semaines. Pour les matelots levés pour le roi dans les quartiers maritimes de Saintes et Angoulême, après un itinéraire individuel ou accompagné, muni de l'avance de solde, le séjour dans le port commence par un signalement au bureau des armements afin de contrôler la présence des commandés au service et d'identifier les déserteurs pour envisager des remplacements et la poursuite des contrevenants. Le matelot travaille ensuite aux armements, c'est-à-dire à la préparation des vaisseaux du roi, avant d'embarquer et d'être pointé au dernier appel. Précisons que l'arsenal de Rochefort était également un lieu de formation et d'apprentissage de la navigation maritime pour les mousses et novices de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui se destinaient à la navigation au long cours^[36]. Thierry Sauzeau a mis en évidence à travers l'exemple du quartier maritime de Marennes combien dans les terres, il était de coutume de faire partir les cadets de fratrie le plus tard possible au noviciat, d'autant qu'il est envisageable de penser que l'exercice de la profession maritime pour des navigants du fleuve Charente pouvait revêtir le caractère d'une ouverture et d'une ascension professionnelle d'une génération à l'autre^[37].

À La Rochelle et Bordeaux, le voyageur recherche un navire sur lequel embarquer, s'enquiert de son itinéraire, de son confort, du prix de la traversée et des places restantes.

Les feuilles de presse comme le *Journal de Guyenne*^[38] se font l'écho des départs et invitent les voyageurs à se rapprocher des capitaines pour négocier le tarif de la traversée de gré à gré. Une fois la place réservée, le voyageur doit s'acquitter des formalités : justifier sa catholicité et déclarer la raison de sa traversée devant l'amirauté. La venue au port peut être l'ultime occasion de donner procuration pour la gestion de ses affaires dans les terres intérieures auprès d'un notaire. Vient ensuite le temps de l'embarquement à la fin d'un armement du navire marchand qui peut durer plusieurs jours. Le commis aux classes pointe les membres de l'équipage et les passagers avant que ne soit autorisé le départ du port. L'escale portuaire doit laisser supposer la perception d'un contraste d'ambiance fort pour des voyageurs de l'arrière-pays s'apprêtant à embarquer pour l'outre-mer : passer de l'environnement faiblement urbanisé, céréalier, forestier et viticole de la vallée de la Charente aux atmosphères portuaires rochelaise, rochefortaise et bordelaise suppose un degré différent d'appréhension et d'aisance à l'égard d'un voyage ultra-marin qui reste une réalité effectivement rare pour les sociétés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois^[39]. Si le trois-mâts est intégré à l'espace habité des sociétés littorales, il laisse deviner la pointe d'angoisse ou de peur universelle qui affecte le voyageur du voisinage de l'océan, qu'il soit néophyte du long cours ou matelot expérimenté. Au bout de la route, l'escale portuaire incarne la double dimension du départ des voyageurs de l'arrière-pays : prendre la route pour prendre la mer.

Conclusion

Interroger les raisons du voyage des sociétés d'arrière-pays à un moment où la mer, l'océan et les outre-mer deviennent des espaces d'opportunités maritimes permet de mesurer le niveau d'intégration à la première mondialisation américaine du royaume de France d'espaces situés dans le voisinage de l'océan. En déclinant la définition de la raison autour de la capacité à envisager et à se projeter, autour de la production d'une justification, les dictionnaires du XVIII^e siècle invitent à dépasser l'approche de la simple causalité du départ. Entre 1666 et 1791, dans le voisinage d'un Ponant polarisé par La Rochelle, Bordeaux et Nantes, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois devient un espace de départs vers les outre-mer, notamment Caraïbes, en raison de la présence d'un réseau fluvial et affluent dense et d'un maillage routier qui étend l'influence portuaire jusqu'à Angoulême et Limoges à la fin du siècle. Que le voyage soit motivé par des raisons professionnelles ou privées, il est l'observatoire d'une perception des motivations au départ tant du point de vue du voyageur que des promoteurs de la traversée (l'État, l'intendance de la Marine, les capitaines de navires...) pour le peuplement et la mise en valeur des outre-mer impériaux. Sans être touristique, plus motivé par des raisons pragmatiques, le voyage est le produit de

la perception et de la saisie d'une opportunité maritime : celle de faire carrière dans la marine du roi ou la marine marchande, celle de joindre des intérêts familiaux ou de tenter l'eldorado des îles de l'Amérique. Subi ou choisi, le départ vers les portes océanes proches suppose une grande variété d'équipées, par voie de terre et voie d'eau, qu'il est difficile d'approcher dans leur singularité mais dont il faut reconnaître qu'elles sont le produit de capitaux économiques, familiaux et culturels individuels différents. De nombreux voyageurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois prennent ainsi la route pour prendre la mer et tisser des liens entre les deux rives de l'océan.

Bibliographie

Sources

Sources imprimées

Dictionnaire de l'Académie française, t. 2, Paris, Chez la Veuve Coignard, 1694 [1^{ère} éd.].

Dictionnaire de l'Académie française, t. 2, Paris, Chez la Veuve Brunet, 1762 [4^{ème} éd.].

Antoine FURETIÈRE, *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, t. 1, La Haye- Rotterdam, Chez Arnout et Reinier, 1690.

Antoine FURETIÈRE, Henri BASNAGE DE BEAUVAL, Jean-Baptiste BRUTEL DE LA RIVIERE, *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, t. 4, La Haye, s. n., 1727.

Claude-Sidoine MICHEL, *L'Indicateur fidèle ou Guide des voyageurs, qui enseigne toutes les routes royales et particulières de la France*, Paris, s. n., 1767.

Louis-Élie MOREAU DE SAINT-MÉRY, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie Française de Saint-Domingue*, t. 2, Philadelphie, Chez l'auteur, 1798.

Claude-Marin SAUGRAIN, *Nouveau Voyage de France, géographique, historique et curieux, disposé par différentes routes, à l'usage des étrangers et des François, contenant une exacte explication de tout ce qu'il y a de singulier et de rare à voir dans ce royaume, avec*

les adresses pour trouver facilement les routes, les voitures et autres utilitez nécessaires aux voyageurs, Paris, Saugrain l'Aîné, 1720.

Étienne MUNIER, *Essai d'une méthode propre à étendre les connaissances des voyageurs ou Recueil d'observations relatives à l'histoire, la répartition des impôts, au commerce, aux sciences, aux arts et à la culture des terres...*, Paris, Moutard, 1779.

Annonces, Affiches et Avis divers pour la Ville de Bordeaux (1758-1784)

Journal de Guyenne (1784-1790)

Affiches Américaines (1766-1791)

Sources écrites

Service Historique de la Défense de Rochefort, GR 1 R 19, Passages pour Saint- Domingue, 1723-1726.

Service Historique de la Défense de Rochefort, GR 1 9P4 1, Quartier de Saintes, Désarmement au petit cabotage, La Marie Henriette, 24 avril 1764.

Archives Nationales d'Outre-Mer, F5B 56, Passages, Rochefort, Levées de Gignoux, 1751-1758.

Archives Départementales de la Charente, Notariat, Étude Imbaud, Inventaire des meubles et effets de la succession de Jean Saule, négociant, 8 octobre 1788.

Archives Départementales de la Gironde, 6B 58, Amirauté de Guyenne, Certificat de catholicité de Jean Tourtarel, tailleur d'habit, de Cognac, 18 septembre 1786.

Études

L'essor des marines de guerre européennes (vers 1680-vers 1790), dir. M. ACERRA et A. ZYSBERG, Paris, Société d'Édition d'Enseignement Supérieur, 1997.

Les Huguenots et l'Atlantique, t. 1, Pour Dieu, la Cause ou les Affaires, dir. M. AUGERON, D. POTON DE XAINTRAILLES et B. VAN RUYMBEKE, Paris, Presses de l'université de Paris- Sorbonne-Les Indes Savantes, 2009.

Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec, dir. M. AUGERON, D. GUILLEMET, A. ROY et M. SAINT-HILAIRE, Cahiers du Patrimoine, 90, La Crèche, Geste éditions, 2008.

Champlain ou les portes du Nouveau-Monde : cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord (xvi^e-xx^e siècles), dir. M. AUGERON et D. GUILLEMET, La Crèche, Geste éditions, 2004.

L'escale portuaire, entre mythe et réalités, de l'Antiquité au xxi^e siècle, dir. J. BARZMAN, J.-P. CASTELAIN et É. WAUTERS, Rouen, Presses universitaires de Rennes et du Havre, 2014.

Médiateurs et instances de médiation dans l'histoire du voyage, dir. A. BURKARDT et V. COUSSEAU, Limoges, Presses Universitaires de Limoges, 2019.

Claire BOËR, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au xviii^e siècle », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 32, 2017 [en ligne] : <http://journals.openedition.org/traces/6826> (consulté le 27 juin 2019).

Pierre BOURDIEU, « Les trois états du capital culturel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 30, Novembre 1979.

Pierre BOURDIEU et Jean-Claude PASSERON, *La Reproduction : éléments pour une théorie du système d'enseignement*, Paris, Éditions de Minuit, 1970.

Lucile BOURRACHOT et Jean-Pierre POUSSOU, « Les départs de passagers charentais pour les Antilles (1713-1787) », *Recueil de la Société d'Archéologie et d'Histoire de la Charente-Maritime et Groupe de recherches archéologiques de Saintes*, t. 25, Saintes, Delavaud, 1973.

Paul BUTEL, *Histoire des Antilles Françaises*, Paris, Perrin, 2007 [2002].

Paul BUTEL et Alain HUETZ DE LEMPS, *Histoire de la société et de la famille Hennessy (1765-1990)*, Cognac, Hennessy, 1999.

Marie CLOUTOUR, *Les passagers du port de La Rochelle à destination des « Isles à sucre » à partir des rôles d'équipage des navires de commerce du port de La Rochelle (1770-1788)*, Mémoire de Master 2, Université de Poitiers, 2015, [mémoire non publié].

Gabriel DEBIEN, *La société coloniale aux xvii^e et xviii^e siècles. Les engagés pour les Antilles (1634-1715)*, t. 1, Paris, Société d'Histoire des Colonies Françaises, 1951.

Jacques DE CAUNA, *L'Eldorado des Aquitains : Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique (xvii^e-xviii^e siècles)*, Biarritz, Atlantica, 1998.

Jacques DE CAUNA, *Haïti, l'éternelle révolution (1789-1804)*, Cressé, Librairie des Régionalismes, 2017.

Jacques DE CAUNA, « Une famille transatlantique : les Fleuriau », *Les Cahiers de Framespa*, 9, 2012 [en ligne] : <http://journals.openedition.org/framespa/1152> (consulté le 30 juin 2019).

Thérèse DE MARTEL, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697)*, Vincennes, SHM, 1982.

Annie DUMONT, Jean-François MARIOTTI, *Archéologie et histoire du fleuve Charente : Taillebourg-Port-d'Envaux, une zone portuaire du Haut Moyen Âge sur le fleuve Charente*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, 2013.

Marion F. GODFROY, *Le dernier rêve de l'Amérique française*, Paris, Vendémiaire, 2014.

Voyageurs anonymes aux Antilles, dir. B. GRUNBERG, B. ROUX et J. GRUNBERG, Paris, L'Harmattan, 2013.

Sylviane LLINARES, « L'apprentissage dans les arsenaux de la Marine au xviii^e siècle », *Techniques & Culture*, 45, 2005 [en ligne] : <http://journals.openedition.org/tc/1446> (consulté le 30 juin 2019).

Sébastien MARTIN, *Rochefort, arsenal des colonies au xviii^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.

Louis M. CULLEN, *Le commerce des eaux-de-vie sous l'Ancien Régime : une spécialisation régionale charentaise*, Paris, Le Croît Vif, 2002.

Marguerite MORISSON-GABOREAU, *Poitevins au Canada aux xvii^e et xviii^e siècles. Sur les traces des pionniers partis des Deux-Sèvres*, La Crèche, Geste éditions, 2018.

D'un Rivage à l'autre : villes et protestantisme dans l'aire atlantique (xvi^e-xvii^e siècles), Actes du colloque organisé par le GERHICO et le LEMRI à La Rochelle les 13 et 14 novembre 1998, dir. D. POTON DE XAINTRAILLES, G. MARTINIERE et F. SOUTY, Poitiers, MSHS, 1999.

Éric ROULET, *La Compagnie des Îles de l'Amérique (1635-1651). Une entreprise coloniale au xvii^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017.

Thierry SAUZEAU, « Flottilles et commerce de cabotage sur le fleuve Charente au XVIII^e siècle », dans Bernard GARNIER, Gilles DÉSIÉ et Alain HUGON, « Des galères méditerranéennes aux rivages normands. Mélanges André Zysberg », *Annales de Normandie*, 36, Caen, 2011, p. 255-266.

Thierry SAUZEAU, « Rochefort et les Amériques (XVII^e-XVIII^e siècle) », *Écrits d'Ouest*, 24, 2016.

Thierry SAUZEAU, « Les gens de mer de Saintonge, de l'Atlantique subi à l'Atlantique choisi (1760-1860) », *Les Cahiers de Framespa*, 9, 2012 [en ligne] :

<http://journals.openedition.org/framespa/1223> (consulté le 19 juin 2019).

Thierry SAUZEAU, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles », *Techniques & Culture*, 45, 2005 [en ligne] : <http://journals.openedition.org/tc/1393> (consulté le 10 avril 2019).

Amartya SEN, *Repenser l'inégalité*, Paris, Seuil, 2000.

Jean-Christophe TEMDAOUI, « De la Saintonge à la Caraïbe, Escale des Barrières et Saint-Domingue. Un fonds municipal d'exception pour une histoire atlantique d'un arrière-pays », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 3^e série, 24, 2018.

Mélanie THOMAS, « Portrait des engagés partis de Rochefort pour les colonies françaises au XVIII^e siècle, à travers les actes notariés rochefortais », *Écrits d'Ouest*, 24, 2016.

Sitographie

University of Florida Digital Collections (Les Affiches Américaines)

<https://ufdc.ufl.edu/aa00000449/00027> (consulté le 30 juin 2019).

Séléné, bibliothèque numérique de Bordeaux – Presse Ancienne :

<http://bibliotheque.bordeaux.fr/in/le-patrimoine/presse-ancienne> (consulté le 30 juin 2019).

Documents annexes

Fig. 1 : Embarquements des Français pour l'île de Cayenne au port de Rochefort, estampe de Louis-Joseph Mondhare, 27,8 x 44 cm, Paris, Chez Mondhare, XVIII^e siècle, Bibliothèque

Fig. 2 : Embarquements des passagers du Cognaçais pour les Amériques dans les ports de Bordeaux, La Rochelle et Nantes (1722-1791)

Fig. 3 : L'implantation des Cognaçais ayant traversé l'Atlantique à Saint-Domingue d'après les mentions d'origine des billets de sépulture paroissiaux (1692-1792)

Fig. 4 : Le paquetage de voyage de Jean Esrable des Barrières qui embarque sur le navire Le Grand Turc de Bordeaux en 1748 pour la partie Sud de Saint-Domingue

Notes

[1] Annie DUMONT et Jean-François MARIOTTI, *Archéologie et histoire du fleuve Charente : Taillebourg-Port-d'Envaux, une zone portuaire du Haut Moyen Âge sur le fleuve Charente*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon (Art et patrimoine), 2013.

[2] Thierry SAUZEAU, « Les gens de mer de Saintonge, de l'Atlantique subi à l'Atlantique choisi (1760-1860) », *Les cahiers de Framespa*, 9, 2012 [en ligne] : <http://journals.openedition.org/framespa/1223> (consulté le 19 juin 2019) ; Id., « Flottilles et commerce de cabotage sur le fleuve Charente au XVIII^e siècle », dans *Des galères méditerranéennes aux rivages normands*. Mélanges André Zysberg, dir. B. GARNIER, G. DÉSIÉ et A. HUGON, Caen, Annales de Normandie, 36, 2011, p. 255-266.

[3] *Champlain ou les portes du Nouveau-Monde : cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord (xvi^e-xx^e siècles)*, dir. M. AUGERON et D. GUILLEMET, La Crèche, Geste éditions, 2004 ; *Les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, dir. M. ST-HILAIRE et al., Québec, Presses de l'Université Laval, 2008 ; Marguerite MORISSON-GABOREAU, *Poitevins au Canada aux xvii^e et xviii^e siècles. Sur les traces des pionniers partis des Deux-Sèvres*, La Crèche, Geste éditions, 2018.

[4] Antoine FURETIÈRE, Henry BASNAGE DE BEAUVAL et Jean-Baptiste BRUTEL DE LA RIVIERE, *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, t. 4, La Haye, P. Husson, 1727.

[5] « VOYAGER. v. n. faire voyage en pays éloigné », dans *Dictionnaire de l'Académie française*, t. 2, Paris, Chez la Veuve Coignard, 1694 [1^{ère} éd.], p. 661.

[6] *Ibid.*

[7] « VOYAGER. v. n. faire voyage, aller en pays éloigné. [...] Il se dit quelquefois pour séjour dans un lieu où l'on ne fait point sa demeure ordinaire. », dans *Dictionnaire de l'Académie française*, t. 2, Paris, Chez la Veuve Brunet, 1762 [4^e éd.], p. 961.

[8] *Voyageurs anonymes aux Antilles*, dir. B. GRUNBERG, B. ROUX et J. GRUNBERG, Paris, L'Harmattan, 2013.

[9] « DÉPART. f. m. Sortie d'un lieu à dessein de faire un voyage. Cet officier prépare son équipage, il est sur son départ. Une heure avant son départ, il déliberoit encore de sa route. On n'attend que le vent pour le depart des vaisseaux. On disoit autrefois departie. », dans *Dictionnaire universel contenant generalement tous les mots françois tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, par Antoine FURETIÈRE, t. 1, La Haye-Rotterdam, Chez Arnout et Reinier, 1690.

[10] « Partir », dans *Dictionnaire universel contenant generalement tous les mots françois tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, par Antoine FURETIÈRE, Henri BASNAGE DE BEAUVAL et Jean- Baptiste BRUTEL DE LA RIVIERE, t. 3, La Haye, P. Husson, 1727.

[11] *Médiateurs et instances de médiation dans l'histoire du voyage*, dir. A. BURKARDT et V. COUSSEAU, Limoges, Presses Universitaire de Limoges (Histoire), 2019.

[12] Louis-Élie MOREAU DE SAINT-MÉRY, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie Française de Saint-Domingue*, t. 2, Philadelphie, Chez l'auteur, 1798, p. 255.

[13] Gabriel DEBIEN, *La société coloniale aux xvii^e et xviii^e siècles. Les engagés pour les Antilles (1634-1715)*, t. 1, Paris, Société d'Histoire des Colonies Françaises, 1951.

[14] *D'un Rivage à l'autre : villes et protestantisme dans l'aire atlantique (xvi^e-xvii^e siècles), Actes du colloque organisé par le GERHICO et le LEMRI à La Rochelle les 13 et 14 novembre 1998*, dir. D. POTON DE XAINTRAILLES, G. MARTINIERE et F. SOUTY, Poitiers, Université de Poitiers, Maison des sciences de l'homme et de la société, 1999 ; *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 1, *Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*, dir. M. AUGERON, D. POTON DE XAINTRAILLES et B. VAN RUYMBEKE, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne- Les Indes Savantes, 2009.

[15] Éric ROULET, *La Compagnie des Îles de l'Amérique (1635-1651). Une entreprise coloniale au xvii^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (Histoire), 2017, p. 391.

- [16] Sébastien MARTIN, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (Histoire), 2015, p. 88-89.
- [17] Thierry SAUZEAU, « Rochefort et les Amériques (XVII^e-XVIII^e siècle) », *Écrits d'Ouest*, 24, 2016, p. 17-65 ; Mélanie THOMAS, « Portrait des engagés partis de Rochefort pour les colonies françaises au XVIII^e siècle, à travers les actes notariés rochefortais », *Id.*, p. 105-145.
- [18] Service Historique de la Défense, GR 1 R 19, Passages pour Saint-Domingue, 1723-1726.
- [19] Marion F. GODFROY, *Le dernier rêve de l'Amérique française*, Paris, Vendémiaire (Écho), 2014, p. 149-166.
- [20] Marie CLOUTOUR, *Les passagers du port de La Rochelle à destination des « Isles à sucre » à partir des rôles d'équipage des navires de commerce du port de La Rochelle (1770-1788)*, Mémoire de Master 2, Université de Poitiers, 2015 [mémoire non publié].
- [21] Lucile BOURRACHOT et Jean-Pierre POUSSOU, « Les départs de passagers charentais pour les Antilles (1713-1787) », *Recueil de la Société d'Archéologie et d'Histoire de la Charente-Maritime et Groupe de recherches archéologiques de Saintes*, 25, 1973, p. 167-190, en part. p. 178 et p. 180.
- [22] Jacques DE CAUNA, « Une famille transatlantique : les Fleuriau », *Les cahiers de framespa*, 9, 2012 [en ligne] : <http://journals.openedition.org/framespa/1152> (consulté le 30 juin 2019).
- [23] Jean-Christophe TEMDAOUI, « De la Saintonge à la Caraïbe, Escale des Barrières et Saint-Domingue. Un fonds municipal d'exception pour une histoire atlantique d'un arrière-pays », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 3^e série, 24, 2018, p. 55-67.
- [24] Thérèse DE MARTEL, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697)*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1982 ; *L'essor des marines de guerre européennes (vers 1680-vers 1790)*, dir. M. ACERRA et A. ZYSBERG, Paris, Société d'Édition d'Enseignement Supérieur (Regards sur l'histoire), 1997.
- [25] T. SAUZEAU, (art. cit., n. 2).
- [26] Claire BOËR, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle », *Tracés. Revue de Sciences Humaines*, 32, 2017 [en ligne] : <http://journals.openedition.org/traces/6826> (consulté le 27 juin 2019).

[27] Paul BUTEL et Alain HUETZ DE LEMPS, *Histoire de la société et de la famille Hennessy (1765-1990)*, Cognac, Hennessy, 1999 ; Louis M. CULLEN, *Le commerce des eaux-de-vie sous l'Ancien Régime : une spécialisation régionale charentaise*, Paris, Le Croît Vif (Collection Documentaires), 2002.

[28] Paul BUTEL, *Histoire des Antilles Françaises*, Paris, Perrin (Tempus), 2007 [2^{ème} éd.], p. 119.

[29] Jacques DE CAUNA, *L'Eldorado des Aquitains : Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique (xvii^e-xviii^e siècles)*, Biarritz, Atlantica, 1998.

[30] Archives Départementales de la Charente, Notariat, Étude Imbaud, Inventaire des meubles et effets de la succession de Jean Saule, négociant, 8 octobre 1788 ; Arch. Dép. de la Gironde, 6B 58, Amirauté de Guyenne, Certificat de catholicité de Jean Tourtarel, tailleur d'habit, de Cognac, 18 septembre 1786.

[31] Pierre BOURDIEU et Jean-Claude PASSERON, *La Reproduction : éléments pour une théorie du système d'enseignement*, Paris, Éditions de Minuit, 1970 ; Pierre BOURDIEU, « Les trois états du capital culturel », dans *Actes de la recherche en sciences sociales*, 30 novembre 1979, p. 3-6 ; Amartya SEN, *Repenser l'inégalité*, Paris, Seuil (L'Histoire immédiate), 2000.

[32] Service Historique de la Défense de Rochefort, GR1 9P4 1, Quartier de Saintes, Désarmement au petit cabotage, La Marie Henriette, 24 avril 1764.

[33] Bibliothèque National de France, Arsenal, 4-H-221 ; Claude-Sidoine MICHEL, *L'Indicateur fidèle ou Guide des voyageurs, qui enseigne toutes les routes royales et particulières de la France*, Paris, s. n., 1767 : XV^e FEUILLE. Qui donne les Routes et Chemins de communications, compris entre les 4 grandes Routes de Paris à Nantes et Rennes, 2^e f^{le} de Toulouse et Bordeaux, 3^e f^{le} ; Claude-Marin SAUGRAIN, *Nouveau Voyage de France, géographique, historique et curieux, disposé par différentes routes, à l'usage des étrangers et des François, contenant une exacte explication de tout ce qu'il y a de singulier et de rare à voir dans ce royaume, avec les adresses pour trouver facilement les routes, les voitures et autres utilitez nécessaires aux voyageurs*, Paris, Saugrain l'Aîné, 1720.

[34] ANOM, F5B 56, Passages, Rochefort, Levées de Gignoux, 1751-1758.

[35] *L'escale portuaire, entre mythe et réalités, de l'Antiquité au xxi^e siècle*, dir. J. BARZMAN, J.-P. CASTELAIN et É. WAUTERS, Rouen, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2014.

[36] Sylviane LLINARES, « L'apprentissage dans les arsenaux de la Marine au XVIII^e siècle », *Techniques & Culture*, 45, 2005 [en ligne] : <http://journals.openedition.org/tc/1446> (consulté le 30 juin 2019).

[37] Thierry SAUZEAU, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles », *Ibid.*, [en ligne] : <http://journals.openedition.org/tc/1393> (consulté le 10 avril 2019).

[38] Les *Annonces, Affiches et Avis divers pour la Ville de Bordeaux* (1758-1784) et le *Journal de Guyenne* (1784-1790) conservés à la Bibliothèque Municipale de Bordeaux sont numérisés et accessibles en ligne <http://bibliotheque.bordeaux.fr/in/le-patrimoine/presse-ancienne> (consulté le 30 juin 2019).

[39] Étienne MUNIER, *Essai d'une méthode propre à étendre les connaissances des voyageurs ou Recueil d'observations relatives à l'histoire, la répartition des impôts, au commerce, aux sciences, aux arts et à la culture des terres...*, Paris, Moutard, 1779. Cet ouvrage contient une description de l'état de la province d'Angoumois durant les années 1770.

Pour citer ce document

Par Jean-Christophe Temdaoui, «Du fleuve Charente à l'Artibonite, exister entre deux rives. L'opportunité ultra-marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (XVII^e-XVIII^e siècles)», *Annales de Janua* [En ligne], Axe 2 : Le voyage et ses enjeux, n°8, Les Annales, mis à jour le : 16/09/2020, URL : <https://AnnalesdeJanua.edel.univ-poitiers.fr/index.php?id=2828>

Quelques mots à propos de : Jean-Christophe Temdaoui

Statut : Doctorant au CRIHAM EA 4270 -**Directeur de recherche** : Thierry Sauzeau -**Titre de la thèse** : Du fleuve à l'océan, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et l'Océan (1666-1792) -**Thématiques de recherche** : géohistoire ; histoire des migrations ; histoire culturelle ; histoire sociale -**Contact** : jean.christophe.temdaoui@univ-poitiers.fr

Droits d'auteur



This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License CC BY-NC 3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/fr/>) / Article distribué selon les termes de la licence Creative Commons CC BY-NC.3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/fr/>)